LOTNIK

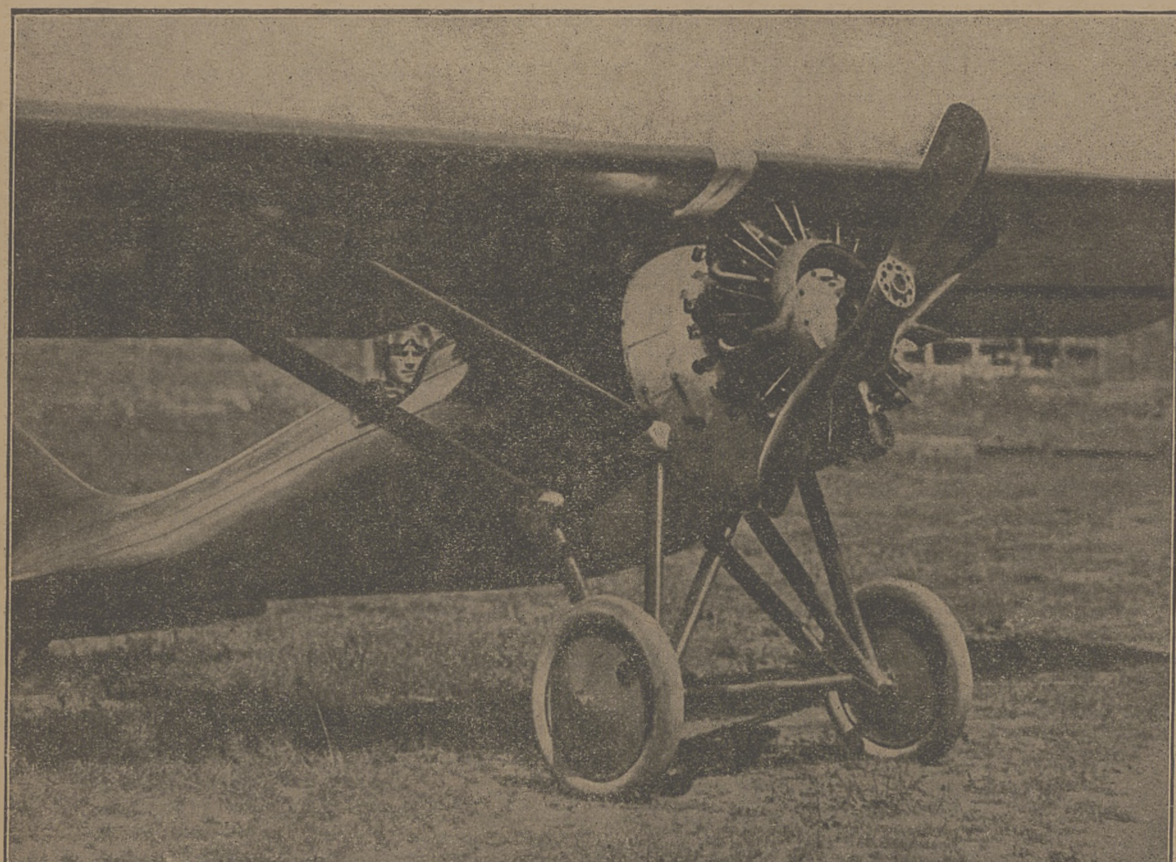
ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 6 (65). Poznań, 29 sierpnia 1926. Tom IV.

TREŚĆ NUMERU:

W czasach reorganizacji — T. Gryżewski :-: Płatowiec łącznikowy Sp. I. :-: Silnik Lorraine — Dietrich :-: Jednopłatowiec Fairchild. :-: Delirium Tremens — J. Filipowicz :-: Kronika.

Adres Redakcji i Administracji: **Poznań, ul. Rzeczypospolitej 9**



Płatowiec łącznikowy Sp. I. konstrukcji inż. Piotra Tułacza po locie próbnym.

W czasach reorganizacji.

Żyjemy w czasach reorganizacji administracji państwowej.

Słyszy się o różnych komisjach, o planach, mających na celu uproszczenie w urzędowaniu a tak samo wprowadzenia oszczędności.

Temu losowi uległo już Min. Spraw Wewnętrznych, teraz, jak donosi prasa codzienna, ma być zreorganizowane Ministerstwo Koleji, na Ministerstwo Komunikacji.

W ten sposób niektóre agendy Min. R. Publ. a taksamo i Min. Przem. i Handl. (poczta), miały by być podporządkowane temu Ministerstwu.

Cała wszelkiego rodzaju komunikacja podlegałaby w ten sposób Ministerstwu Komunikacji.

Jakkolwiek reorganizacja ta ma na celu prawdopodobnie oszczędności i uproszczenie w ich działalności, to jednak przy tej sposobności, lotnictwo polskie powinno skorzystać z nadającej się okazji, by wywrzeć odpowiedni wpływ na czynniki rządowe, aby nareszcie lotnictwo cywilne wyszło z pod wpływu pojedyńczego referenta Ministerstwa Koleji, a znalazło opiekę osobnego, specjalnego departamentu lotniczego przy Ministerstwie Komunikacji.

Uważam, że obecna chwila jest najodpowiedniejszą, aby uderzyć na alarm, żeby zastosować wszelkie możliwe środki, w celu utworzenia specjalnego podsekretarjatu lotnictwa, czy osobnego departamentu, przy Ministerjum Komunikacji.

Zbytecznym jest chyba tłomaczyć, że podobny urząd jest koniecznością państwową, poprostu uzależniającą byt państwa.

Wszak pod względem komunikacji cywilnej stoimy w Europie na szóstym miejscu, wszak długość linji lotniczych, znajdujących się w rękach polskich towarzystw (Aero, Aerolot) wynosi 1700 km., a długość linji przechodzących nad Polską 1895 km.

Dzieje się to w czasach, kiedy Niemcy mają około 18 000 km. linji powietrznych, kiedy Francja zawarła konwencje lotniczą z Niamcami, w wielu wypadkach mocno niekorzystną dla nas, a między innemi w punktach ograniczających Polskę przy komunikacji lotniczej Paryż-Berlin-Moskwa.

W tych czasach, w tym momencie reorganizacji, wszelkie organizacje lotnicze powinny wywrzeć energiczny nacisk na rząd, aby dla dobra lotnictwa polskiego, jego działalnością i organizacją zajął się osobny wydział.

Znając duże zainteresowanie premiera Bartla sprawami lotniczemi, sądzimy, że sprawa ta w najbliższej przyszłości wejdzie na dobrą drogę.

Tadeusz Gryżewski.

Płatowiec Łącznikowy Sp. I.

Avion de liaison militaire Sp. I.

(Etudiée par directeur de la fabrique „Samolot" à Poznań ing. Piotr Tułacz).

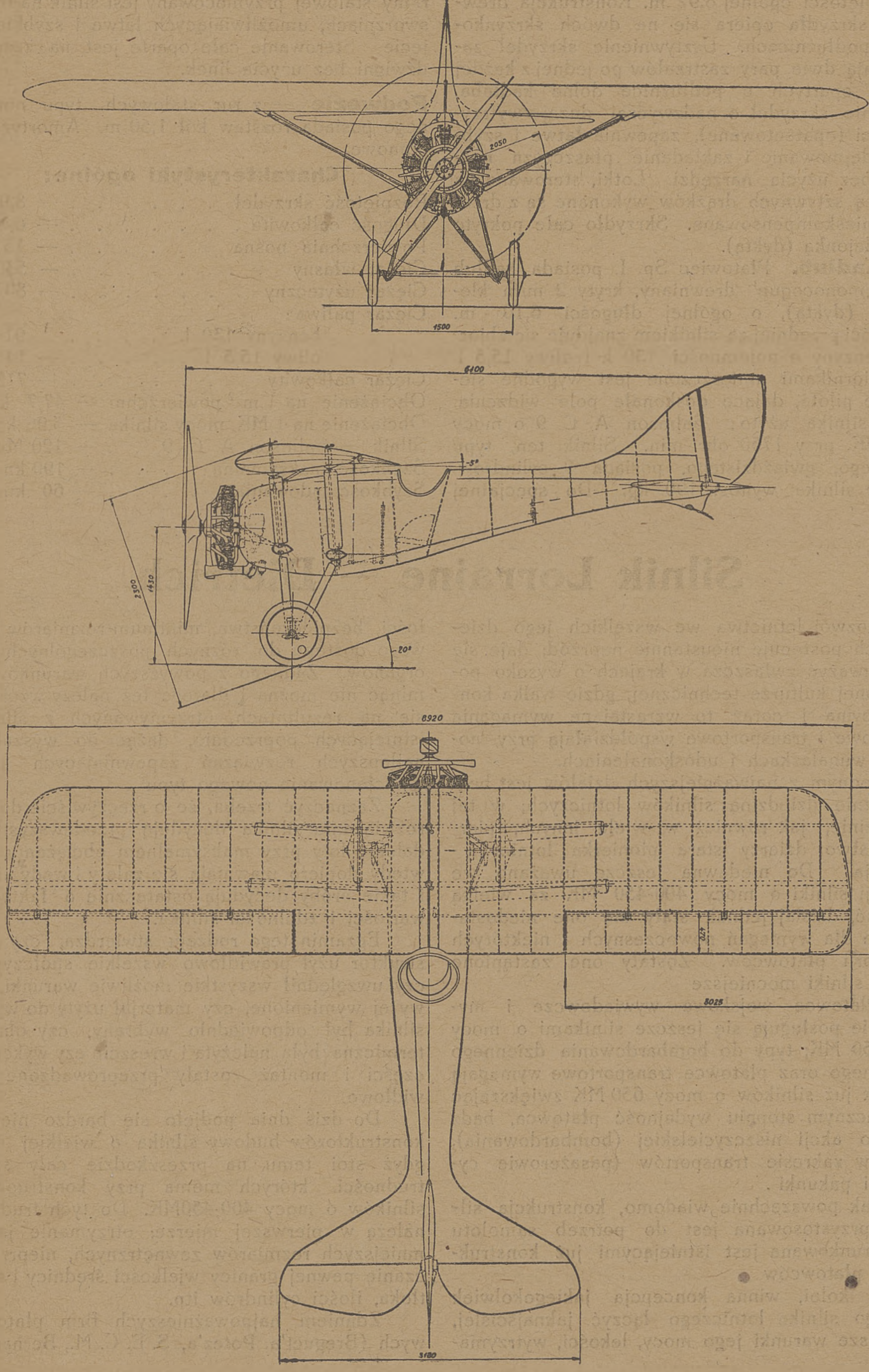
Wielką zasługą fabryki „Samolot" jest przeprowadzenie mimo braku poparcia pieniężnego ze strony rządu, budowy polskiej konstrukcji. Konstrukcja ta — samolot łącznikowy — pomyślana właściwie, jako wstęp do rozwoju przestudjowanych należycie, własnych płatowców pościgowych zasługuje na specjalną uwagę. Konstruktor dyrektor inż. Piotr Tułacz kładł wielki nacisk na moment samowystarczalności polskiej i dla tego śmiało można powiedzieć, że począwszy od drzewa, a skończywszy na najdrobniejszych częściach metalowych, cały samolot jest wykonany z krajowego materjału w warsztatach polskiej fabryki „Samolot". Nie zważając nawet na wykonanie, które jest pierwszorządne, na niezmiernie ciekawe rozwiązanie konstrukcyjne, na okucia, konstrukcji jednego z techników fabryki p. Bobka — nadzwyczaj proste, mocne i wymagające natychmiastowego uzyskania patentu, sam moment samowystarczalności, stawia Sp. I. na wysokim stopniu wartości, a konstruktorowi jego daje całą pełnię zadowolenia i gotuje wielkie uznanie.

Próby płatowca tego odbyły się już parokrotnie z wynikami nie tylko dobrymi, lecz przekraczającymi suche teoretyczne obliczenia. Zresztą sądzę, że wiele bardzo znaczy, ufność pilota do zewnętrznych kształtów i pobieżnie przejrzanej konstrukcji wewnętrznej. Przy oglądaniu Sp. I. starym pilotom oczy błyszczą i widać, że byle im tylko pozwolono chętnieby uchwycili za drążek sterowy płatowca.

Próby praktyczne usprawiedliwiają zresztą w zupełności poglądy pilotów. Już na pierwszy rzut oka widzi się, że płatowiec Sp. I. posiada obok wielkiej szybkości poziomej, dużą stateczność, znaczną szybkość wznoszenia się oraz małą szybkość lądowania. Wszystko to przy względnie słabym silniku.

Prawdopodobnie w najbliższych tygodniach odbędą się próby oficjalne w Ławicy, wyniki prób nieoficjalnych podane w końcu niniejszego są dziś już znakomite.

Uskrzydlenie. — Uskrzydlenie płatowca łącznikowego Sp. I. składa się z jednego skrzydła, dwudzielnego, o grubym profilu Devoitine 26 A


2050
1500
6100
5°
2300
1450
20°
6920
1770
470
5028
3180

o rozpiętości ogólnej 8.92 m. Konstrukcja drewniana skrzydła opiera się na dwóch skrzynkowych podłużnicach. Usztywnienie skrzydeł zapewniają dwie pary zastrzałów po jednej z każdej strony opartych o podłużnice dolne kadłuba. Łączenie skrzydeł o nadzwyczaj dużej wytrzymałości (opatentowane), zapewnia łatwe i szybkie odejmowanie i zakładanie płaszczyzn nośnych bez użycia narzędzi. Lotki, sterowane za pomocą sztywnych drążków wykonane są z drzewa i nieskompensowane. Skrzydło całe pokryte jest klejonką (dyktą).

Kadłub. Płatowiec Sp. I. posiada kadłub typu „monocoque" drewniany, kryty 2 m/m klejonką (dyktą), o ogólnej długości 6,10 m. W części przedniej za silnikiem znajduje się zbiornik benzyny o pojemności 130 l. i oliwy 15,5 l. Za zbiornikami umieszczone jest wygodne siedzenie pilota, dające doskonałe pole widzenia. Jako silnika użyto: Salmson A. C. 9 o mocy 120 MK. przy 1750 obr./min. Silnik ten, typu stojącego, gwiaździstego, posiada 9 cylindrów Ciężar silnika wynosi 190 kg. Do specjalnej ramy stalowej przymocowany jest silnik na trzech sworzniach, umożliwiających łatwe i szybkie odjęcie. Sterowanie całe oparte jest na zasadzie dźwigni bez użycia linek.

Podwozie — z rur stalowych, typu normalnego posiada rozstaw kół 1,50 m. Amortyzatory gumowe.

Charakterystyki ogólne:

Rozpiętość skrzydeł	— 8,92 m.
Długość całkowita	— 6,10 m.
Powierzchnia nośna	— 15 m²
Ciężar własny	— 530 kg.
Ciężar użyteczny	— 80 kg.
Ciężar paliwa:	
benzyny 130 l.	— 91 kg.
oliwy 15,5 l.	— 14 kg.
Ciężar całkowity	— 715 kg.
Obciążenie na 1 m² powierzchni	— 47,7 kg/m²
Obciążenie na 1 MK mocy silnika	— 5,96 kg/MK
Silnik — Salmson A. C. 9 . .	— 120 MK.
Szybkość maksymalna	— 190 km/gdz.
Szybkość lądowania	— 60 km/gdz

Silnik Lorraine — Dietrich.

Rozwój lotnictwa we wszelkich jego dziedzinach postępuje nieustannie naprzód; daje się to zauważyć zwłaszcza w krajach o wysoko postawionej kulturze technicznej, gdzie walka konkurencyina i coraz to wzrastające wymagania wojskowe i transportowe współdziałają przy nowych wunalazkach i udoskonaleniach.

Jednym z najważniejszych działów jest bezprzecznie dziedzina silników lotniczych; w tej dziedzinie, jak również w wielu innych, pierwszeństwo dzierży stara pionierka lotnictwa - Francja. Do niedawna jeszcze uważano we Francji silniki o mocy 400-450 MK za wielką nowość, dzisiaj jednak stały się one niedostateczne dla wymagań nowoczesnych i niektórych kategorji płatowców. Zostały one zastąpione przez silniki mocniejsze

Płatowce wojskowe wywiadowcze i myśliwskie posługują się jeszcze silnikami o mocy 400-450 MK; typy do bombardowania dziennego i nocnego oraz płatowce transportowe wymagają jednak już silników o mocy 650 MK zwiększając w znacznym stopniu wydajność płatowca, bądź w jego akcji niszczycielskiej (bombardowania), bądź w zakresie transportów (pasażerowie cywilni i pakunki).

Jak powszechnie wiadomo, konstrukcja silnika przystosowana jest do potrzeb samolotu i uwarunkowana jest istniejącymi już konstrukcjami płatowców.

Z kolei, winna koncepcja jakiegokolwiek nowego silnika lotniczego łączyć jaknajściślej, najlepsze warunki jego mocy, lekości, wytrzymałości, bezpieczeństwa, minimum rozmiarów i łatwego dostępu do różnych poszczególnych jego organów. Zadnego z powyższych warunków pominąć nie można i dlatego też należy wzorować się na rezultatach, otrzymywanych z silników istniejących poprzednio, dążąc do wyszukania najlepszych rozwiązań zapewniających dobre funkcjonowanie nowego typu.

Zaznaczyć trzeba, że o rzeczywiście dobrem rozwiązaniu silnika decydują przedewszystkiem; dalekie loty przy maksymalnem obciążaniu, gdyż wtedy dopiero ujawniają się zalety i wady silnika i takie próby decydują ostatecznie o faktycznej wartości i zdolności silnika.

Egzamin tego rodzaju stwierdza, czy konstruktor użył prawidłowo wszelkie spółczynniki, czy uwzględnił wszystkie możliwe warunki, powyżej wymienione, czy materjał użyty do wyrobu silnika był odpowiednio wybrany, czy obróbka termiczna była należyta i wreszcie czy wykonanie części i montaż zostały przeprowadzone prawidłowo.

Do dziś dnia podjęło się bardzo niewielu konstruktorów budowy silnika o wielkiej mocy, gdyż stoi temu na przeszkodzie cały szereg trudności, których niema przy konstruowaniu silników o mocy 400-450MK. Do tych trudności należą w pierwszej mierze: otrzymanie jaknajmniejszych rozmiarów zewnętrznych, nieprzekraczanie pewnej granicy wielkości średnicy i skoku tłoka, ilości cylindrów itp.

Zdaniem najpoważnieszych firm płatowcowych (Breguet'a, Potez'a, S. E. C. M., Bernard'a),

ze wszystkich silników lotniczych o wielkiej mocy najlepiej skonstruowany jest silnik „Lorraine-Dietrich".

Silnik 650 MK. Lorraine'a posiada 18 cylindrów ustawionych w trzy szeregi w kształcie litery W, szeregi cylindrów są ułożone oddzielnie z każdej strony w osi poprzecznej. Kąt odchylenia jednego szeregu od drugiego jest 40°. Iskrowniki i napęd rozrządu mieszczą się z tyłu silnika t. z. od strony przeciwległej śmigła.

Trzy wałki rozrządcze umieszczone są każdy na głowicach cylindrów swego szeregu.

— Bieg 4 suwowy

— 18 cylindrów kształcie W.

— Stosunek kampresji objętościowej: 6

— Grubość ścianki cylindra w części dolnej: 4 m/m.

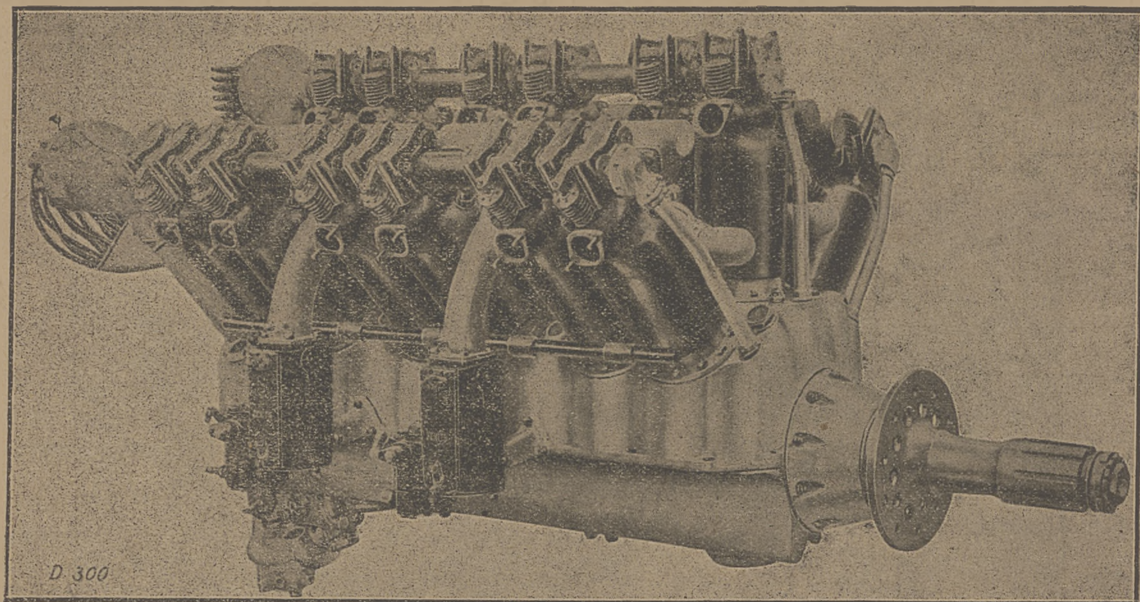
— Grubość ścianki cylindra w części środkowej: 2,8 m/m.

Faje wlotowe i wylotowe są wkręcone a następnie spojone autogenicznie z denkami cylindrów i pokryte koszulką wodną.

Tłoki. Tłoki wykonane są z aluminium specjalnego, denka mają płaskie i dość gęsto żeberkowane wewnątrz, w celu lepszego odprowadzenia ciepła wskutek własności specyficznych aluminium.

— Odległość od osi do wierzchołka tłoka 50,7 m/m.

— Pierścieni uszczelniających: 4 o grubości



Silnik Lorraine-Dietrich 650 MK. od strony gaźników.

— Średnica cylindrów 120 m/m.

— Skok tłoka . . . . . . 180 m/m.

— Objętość jednego cylindra: 2 litr., 035.

— Objętość całkowita wszystkich cylindrów: 36 litr., 63.

— Moc 650 MK.

— Liczba obrotów na min. 1850.

Szczegóły budowy silnika: cylindry obrabiane oddzielnie a następnie owinięte są koszulką z blachy stalowej i spojone autogenicznie.

Cylindry wpuszczone są częściowo w karter wierzchni i kołnierzami przymocowane do tegoż śrubami blokowemi. Centrowanie cylindrów w silniku lotniczym ma te zalety, że w dużym stopniu zmniejsza zewnętrzne jego wymiary.

— Kształt kamery wybuchowej: półkulisty.

— Objętość przestrzeni kompresyjnej: 407 cm. 3.

— Grubość ścianki cylindra w części górnej: 4 m/m.

2 m/m. i I grubości 4 m/m. umieszczone powyżej czopa.

— Pierścieni do zbierania smaru: I grubości 4 m/m., umieszczony poniżej czopa.

Wał korbowy — wykonany jest ze stali chromoniklowej, typu o 7 podparciach i 6-ciu wykorbieniach. Zaznaczyć należy, ze wały tego rodzaju zapewniają o wiele równomierniejszy bieg silnika.

— Kąt odchylenia wykorbienia: 120°.

— Czopów korbowych: 6

— Średnica czopa korbowego : 75 m/m.

— Długość czopa korbowego: 73 m/m.

Podparcia wału	przednie	pośred. środkowe	środkowe	tylne
Ilość	1	4	I na łożysku rolkowym ∅ 116 m/m wewn.	I na łożysku rolkowem ∅ 75 m/m wewn.
Średn. czopa	75 m/m	75m/m		
Dług. czopa	100 m/m	46m/m		

Piasta śmigła — typu stożkowego i z nacięciami.

Ukorbienie: korbowód główny czyli środkowy jest przekroju dwuteowego, łeb tego korbowodu posiada odpowiednie okulary, w których umocowuje się korbowody boczne przekroju rurkowego.

— Długość korbowodu gł. od osi do osi: 310 m/m.

— Długość korbowodu bocznego od osi do osi: 246,44 m/m.

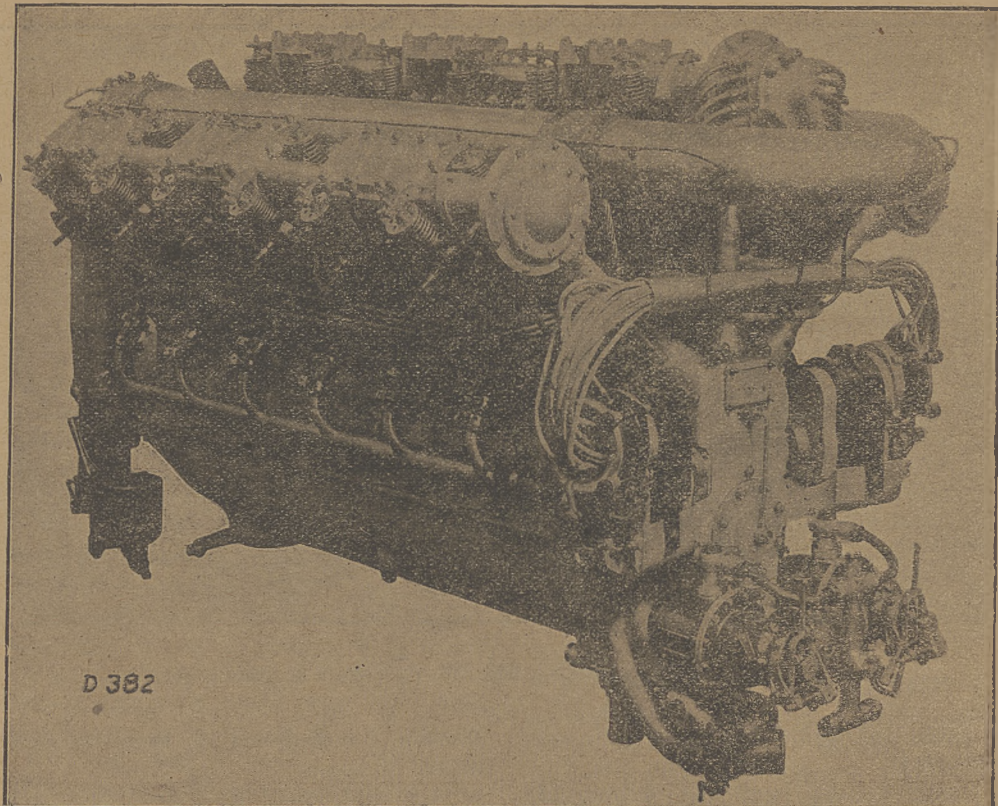
Korbowód główny zaopatrzony jest w panewkę z metalu białego, zaś boczny w pierścień z bronzu fosforowego.

— Podniesienie zaworu: 11,5 m/m.

Karter: kartery górny i dolny stykają się ze sobą w osi silnika. Podpory wału czyli łożyska ustanowione są przez zestawienie górnej i dolnej części karterów.

Smarowanie: odbywa się pod ciśnieniem za pomocą pompki potrójnej o kółkach zębatych. Jedna część pompki, zapewnia obieg smaru w rurkach rozprowadzających, natomiast dwie części pozostałe odprowadzają smar z karteru do zbiornika zewnętrznego.

Chłodzenie: zapewnione jest przez jedną pompkę odśrodkową, umieszczoną z tyłu silnika w dolnej jego części. Pompka otrzymuje napęd



Silnik Lorraine—Dietrich 650 MK od strony iskrowników.

Wałki kułaczkowe: rozrząd silnika zapewniają trzy wałki kułaczkowe, każdy z nich zamknięty jest w rurze stalowej (tak jak w silniku 400 i 450 KM) i umieszczone na głowicach cylindrów. Każdy wałek kułaczkowy poruszany jest przez odpowiadający mu wał pośredniczący, otrzymujący ruch od gł. wału korbowego.

Zawory: każdy cylinder ma jeden zawór wlotowy i jeden wylotowy. Zawory napędzane są za pomocą dźwigienek i mieszczą się w siedzeniach w górnej części cylindrów.

— Każdy zawór posiada trzy sprężyny współśrodkowe.

— Średnica zaworów: 60 m/m. (wlot.) i 62 m/m. (wylot.)

za pomocą sprzęgłą i trybu otrzymującego ruch od gł. wału korbowego.

— Wydajność pompki: 9 litrów na sekundę.

— Ciśnienie: 2 m.

Gaźniki: silnikowi dostarczają mieszankę dwa gaźniki pojedyńcze „Zenith 90", typu rozpylaczy i o poziomie stałym, umieszczone na przodzie lub po bokach silnika. Każdy z nich zasila jeden szereg cylindrów bocznych t j. 6 i połowę szeregu środkowego.

Zapalenie: zapewniają dwa iskrowniki o zmiennym awansie. Iskrowniki napędzane są poprzecznie i umieszczone są z tyłu silnika t. j. od strony przeciwległej śmigła.

— Kierunek obrotu: lewy.

— Porządek zapalania: 1. 7. 13. 5. 2. 17. 3. 9. 15. 6. 12. 18. 2. 8. 14. 4. 10. 16.

Dwie świece na cylinder: 1 od str. zasys. i 1 od str wydech.

Rozruch silnika: uskutecznia się systemu „Viet & Schneebeli" t. j. przez wybuch mieszanki acetylenu i powietrza.

Wymiary zewnętrzne silnika w porównaniu z istniejącemi silnikami o mocy od 500 do 650 KM. przedstawione są na tablicy poniższej.

Typ silnika	Długość w m/m	Wysokość w m/m	Szerokość w m/m	Waga kg.	MOC. KM.
Lorraine 650 KM.	1960	1050	950	525	650
Renault 480/500	1943	1243	1050	495	480/500
Renault 550 KM.	2165	1252	975	715	550/580
Farman 600 KM.	2620	1220	1060	985	600
Farman 500 KM.	1870	1125	1270	510	500

Waga wody zawartej w cylindrach wszystkich silnika Lorraine: 12 kg.

Waga oleju zawartego w silniku: 2 kg.

Zużycie paliwa: benzyny 230 gr. na MK/godz.
„ „ smaru 15 gr. na MK/godz.

Uwaga: Cyfry podane powyżej są oficjalne i używane przez Francuską S. T. Ae. (Service Technique Aeronatique).

Jeżeli porównamy silnik Lorraine'a chociażby tylko według powyższej tablicy z innemi silnikami, o wielkiej mocy, musimy dojść do wniosku ze posiada on pewną wyższość wobec typów Renault'a i Farmana.

Wielką zaletą silnika Lorraine'a jest ustawienie szeregów cylindrów jeden względem drugiego pod kątem 40°, kąt zaś odchylenia stosowany przez innych konstruktorów jest 60°. Nowe to rozwiązane w dużym stopniu wpływa na powiększenie zalet silnika 650 MK., jakie niezaprzeczalnie posiada silnik z układem cylindrów w kształcie V t. z. zmniejszenie wagi i wymiarów, a co za tem idzie, polepszenie wyważenia płatowca.

Dlatego też panuje we francuskich kołach lotniczych mniemanie, że silnik ten napewno będzie stosowany na wszelkiego rodzaju płatowce do bombardowania dziennego i nocnego, jak również na płatowce bojowe dwumiejscewe, dla których brak odpowiednich silników daje się odczuwać od dłuższego czasu. S. Kalster.

Jednopłatowiec Fairchild.

Na lotnisku Roosevelt Fields pod Nowym Yorkiem odbyły się ostatnio udatne próby jednopłatowca pasażerskiego z składanemi skrzydłami. Płatowiec ten skonstruowały zakłady Fairchild Manufacturing Corporation. Fabryka ta budowała dotychczas płatowce dla celów fotografji lotniczej. Ostatni typ posiada konstrukcję pozwalającą na wbudowanie do kabiny pasażerskiej aparatu fotograficznego dla zdjęć szeregowych lub wojskowego o dużej ogniskowej, dla zdjęć z wielkiej wysokości. Jest to pierwszy płatowiec nie wojskowy posiadający podobne urządzenie.

Wygodna zupełnie zamknięta kabina, posiada wybite skórą siedzenie pilota oraz dwa siedzenia dla pasażerów wzgl. fotografów. Pole widzenia z kabiny jest doskonałe, pozwalające na dokładną obserwację znaków w terenie. Fotograf może robić zdjęcia wygodnie, nie pracując w silnym ciągu powietrza zimą w dodatku zimnego szczególnie na dużych wysokościach, gdzie nierzadko przekracza temperatura 20° poniżej 0°.

Wygodne siedzenie i dobre pole widzenia pilota zapewnia dokładność startu, lądowania i prowadzenia płatowca w powietrzu po linji potrzebnej dla dokonania zdjęć.

Zastosowanie składanych skrzydeł jest zasadniczą nowością. W ciągu kilku minut można składając składając skrzydła zmienić szerokość płatowca z 13,4 m do 3,8 m. Pozwala to na przewożenie samolotu po ulicach i pomieszczenie w niewielkim hangarze.

Lotki prócz działania na równowagę poprzeczną poruszają się równocześnie w tym samym kierunku zmieniając profil skrzydła, ułatwiając w ten sposób lądowanie i szybkość wznoszenia się. Wszystkie stery poruszane są dźwigniami zamiast linek. Statecznik poziomy jest przesuwalny w czasie lotu.

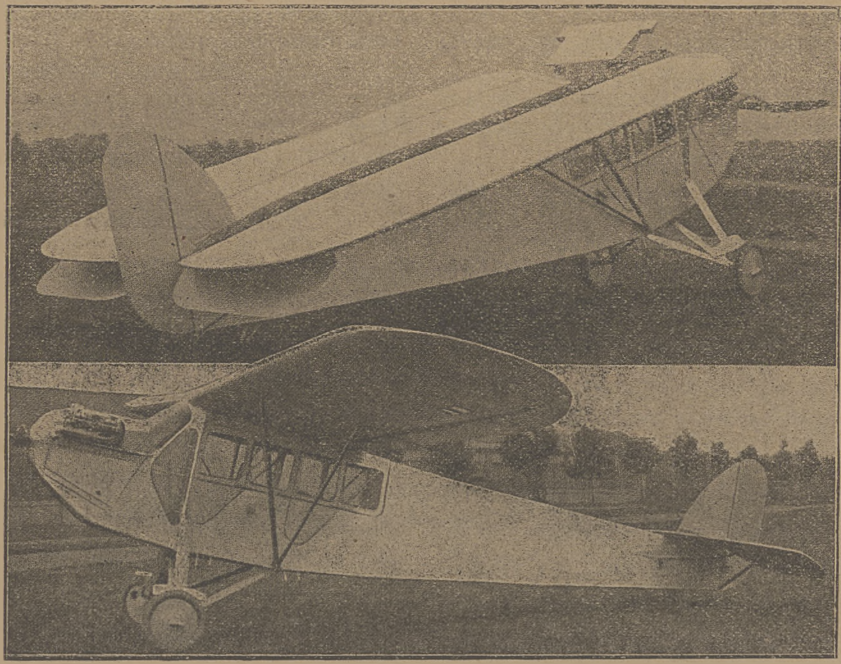
Podwozie o dwudzielnej osi, pozwala na lądowanie na najgorszych terenach. Skrzydła opierają się na stalowych zastrzałach kształtu „V".

Samolot jest wyposażony w silnik Curtiss OX-5 o mocy 90 MK, skonstruowany jest natomiast dla silnika o mocy 200 MK. Przewiduje się umieszczenie na nim silnika Fairchild Chaminez 150 MK, 4 cylindry, którego opis ukazał się w numerze 1 (60).

Z silnikiem OX-5 o mocy 90 MK uzyskano szybkość poziomą 145 km/godz. przy obciążeniu: 105 lt. benzyny, 19 lt. oliwy, pilot, 2 pasażerów i 56 kg piasku. Na wysokości 900 m płatowiec wykonał całą serję zwrotów wykazując dobre sterowanic, a na 120 m pilot puścił stery przyczem płatowiec okazał się doskonale zrównoważony.

Ogólne charakterystyki są następujące:

Rozpiętość	13,4 m
Szerokość skrzydła	2,12 m
Szerokość przy złożonych skrzydłach .	3,8 m
Wysokość	2,24 m
Długość	9,1 m^2
Powierzchnia nośna skrzydeł . . .	26,4 m^2



Płatowiec Fairchild.

Powierzchnia płaszczyzn poziomych . 3,61 m^2
Powierzchnia płaszczyzn pionowych . 1,25 m
Waga płatowca własna z pilotem . . 720 kg.
Ciężar użyteczny . . . . 165 kg

Płatowiec został skonstruowany przez profesora A. Klemin z uniwersytetu w Nowym-Yorku. Badania w tunelu aerodynamicznym przeprowadzono w instytucie Nowo-Jorskim, przyczym wybrano profil skrzydła o wysokiej równowadze. Profesor Klemin przeprowadza obecnie nową konstrukcję dla wbudowania silnika Fairchild Chaminez. Pilot oblatujący wyrażał się o płatowcu z zupełnem uznaniem.

JÓZEF FILIPOWICZ.

Delirium tremens.

(Nowela).

W kabinie samolotu pasażerskiego Farman-70, podążającego w kierunku Berlina z szybkością 150 km. na godzinę, siedziało trzech pasażerów i niewiasta. W czułej parze, przytulonej do siebie, a zwróconej twarzami w stronę lotu, łatwo można było odgadnąć narzeczonych. Mogło to być zresztą młode małżeństwo, któremu świeżo jeszcze zostały w pamięci przysięgi na wierność i stopnie ołtarza. Młoda para porozumiewała się ze sobą na migi i przez uchylone firanki przyglądała pięknemu krajobrazowi, jaki rostaczał przed nimi widok z wysokości 1000 metrów. Na vis a vis, bliżej pilota, siedziało dwóch panów. Jeden, zagłębiony w gazetę, zachowywał się zupełnie obojętnie i widać było, że nie poraz pierwszy podróżował samolotem; spokój wskazywał na przyzwyczajenie do podróży powietrznych. Czwarty pasażer, z rękoma, złożonemi na piersiach siedział również spokojnie, wzrok jego spoczywał na zakochanej parze, a na usta wypływał pobłażliwy uśmiech. Był w wieku lat czterdziestu, miłej powierzchowności, elegancko i gustownie ubrany, o regularnych rysach, które uwydatniały wyraźnie rasę. Dziś jeszcze mało się spotyka takich ludzi w kabinie płatowca. Najczęściej nouvoriche lub wysocy urzędnicy podróżują samolotami. Inteligenci nie wierzą w dobrodziejstwo komunikacji powietrznej i chętniej tłuką się w przepełnionych pociągach. Nouvorichów sprowadza do samolotu interes, niecierpiący zwłoki, zwyżka dolara lub wygodna transakcja; dlatego uciekają się do środka lokomocji szybkiej i niezawodnej. Taki właśnie pasażer siedział obok inteligenta o rasowej twarzy w kabinie Farmana i lustrował gazetę, pożerając oczyma rubrykę giełdy pieniężnej z ostatniej chwili. Gdyby uchylił gazety, zobaczylibyśmy pełną, okrągłą twarz, duży czerwony nos i małe oczki, świdru-

jące, niemiłe w spotkaniu z naszem spojrzeniem. Ale pasażer ów był mocno zajęty lekturą.

— — — — — — — — — — —

Młoda para, zachwycona lotem, co chwila wydawała okrzyki podziwu nad pięknem krajobrazu. Starszy pan uśmiechał się, a panienka zawstydzona gwałtownością wybuchów radości, chowała oczy osłonięte aksamitem długich rzęs, patrząc na własne kolana. Kiedy wreszcie samolot znalazł się nad jakimś miastem, młody człowiek nie mógł pohamować ciekawości, i zwrócił się do inteligenta, krzycząc, aby zagłuszyć warkot silnika: „Proszę pana, co to za miasto?" — Pan z naprzeciwka odpowiedział uprzejmie, że przelatują właśnie nad Wrocławiem. W dalszym ciągu tłumaczył, że wąskie pasemka, widoczne z góry są niczem innem jak szosami, czarne linje — torem kolejowym, a ta zabaweczka, co sunie niby żółw po drodze — autem.

„Boże, jakie to śmieszne" — cieszyła się panienka. —

„A to co? a to co?" — pytała dalej zaciekawiona".

Czy państwo pierwszy raz podróżują samolotem? — zapytał starszy pan. — „Tak, proszę pana" — odpowiedziała, rumieniąc się zlekka.

„Jedziemy do Berlina, do moich rodziców" — „Lecimy, chciała pani powiedzieć" — poprawił inteligent. — „Ach tak, tak, lecimy, zupełnie zapomniałam. Nie chciałam się początkowo zgodzić, ale narzeczony mnie namówił. Rodzice naturalnie nic nie wiedzą, nie pozwolili by nigdy".

— „A jednak dzisiaj to już jest najpewniejszy i najbardziej wygodny sposób przenoszenia z miejsca na miejsce, tłumaczył starszy pan." —

„Widzicie państwo w Polsce jest jeszcze zbyt mało zainteresowania dla lotnictwa. Nie powiem nawet, żeby brak zaciekawienia, to jest pewnego rodzaju bojaźn dla rzeczy nieznanej Nasza propaganda ma jeszcze szerokie i wdzięczne pole do działania. Trzeba uświadomić społeczeństwo, oswoić go, z faktem, że podróż samolotem i wogóle komunikacja lotnicza nie jest niczem nadzwyczajnem, nie jest już nawet nowością. Już minął okres czasu, potrzebny do przejścia ewolucyjnego z jednego stadjum w drugie, do przyswojenia, nabytej drogą wynalazku, nowej zdobyczy techniki.

Zagranica to już dawno zrozumiała.

Tu na pierwsze miejsce wysuwa się kwestja bezpieczeństwa. Instynkt samozachowawczy, który tkwi w naturze każdego człowieka, zdaje się i tu przybierać nieusprawiedliwioną pozycję, występuje pod postacią powiedziałbym fałszywego lęku. — Najważniejszą rzeczą jest trudny jak i w innych rzeczach pierwszy krok. Człowiek, który, jak Państwo naprzykład, odważy się na pierwszą podróż samolotem, pomimo nawet pewnej dozy lęku, który może pozostanie, łatwiej da się namówić na lot powtórny.

Bo widzi pani w tym wypadku odpada już ta bojaźń przed res nova, która ma nieraz potężne, decydujące znaczenie. Ja już oswoiłem się całkowicie z wrażeniami podobnych podróży. W samolocie czuję się tak, jakbym siedział w aucie: bezpiecznie, wygodnie.

„Tak proszę pana, ale przecież może się stać coś z motorem, i nietrudno wtedy o katastrofę." — wtrąciła panienka.

„To wykluczone, defekt silnika nie stanowi bynajmniej o katastrofie. Przy wadliwym działaniu jego, pilot zmuszony jest jedynie do lądowania, a ponieważ każdy pilot płatowca pasażerskiego jest wytrawnym lotnikiem, nie zachodzi przeto obawa żadnej katastrofy."

„Ta pani ma rację" — wmieszał się do rozmowy sąsiad, trzymając nadal gazetę, osłaniającą twarz jego. —

„Nie mówię, że przed każdą ewentualnością jesteśmy zabezpieczeni" — tłumaczył starszy pan — „ale przypadek nie rządzi tak dalece samolotem, aby podróż stawała się niebezpieczna. A o przypadek nie trudno i na gładkiej drodze. Statystyka wypadków w komunikacji powietrznej i kolejowej naprzykład, w porównaniu wypada wyraźnie na korzyść tej pierwszej — zwrócił się do sąsiada, który zdawał się nie słyszeć odpowiedzi, zagłębiony w czytaniu gazety.

Rozmowa na chwilę się urwała.

Narzeczeni spoglądali na siebie rozkochanemi oczyma, w których świeciły ogniki nietajonej radości.

„Jak dobrze" — wykrzyknął młodzieniec. — „Wie pan" zwrócił się do inteligenta. „Doprawdy pańskie wywody co do bezpieczeństwa są zupełnie słuszne. Pomimo, iż poraz pierwszy doznaję tych emocji, nie odczuwam żadnego lęku przed tą nową rzeczą, jak pan nazywa podróż samolotem. Mam zupełne poczucie bezpieczeństwa i gotów byłbym każdemu przysiąc, że się nam nic złego stać nie może".

— „Czy aby nie zawcześnie" — przemówił pasażer z czerwonym nosem i małemi oczkami.

— „O nie" — entuzjazmował się w dalszym ciągu narzeczony. — „Jestem tego pewien i dziwią mnie nawet sceptyczne zapatrywania pana na sprawę naszego bezpieczeństwa. Przecież płyniemy tak spokojnie, nic nie zapowiada jakiegoś niepowodzenia. Nie znam się nic na silnikach, ale mam wrażenie, że pracuje wyśmienicie".

— „Ma pan słuszność" — potwierdził inteligent — „silnik pracuje równo". —

„Czy w kabinie można palić?" — zapytał młody człowiek.

— „Zasadniczo byłoby można, ale przez wzgląd na bezpieczeństwo pasażerów w samolotach drewnianej konstrukcji palenie tytoniu jest przez władze lotnictwa komunikacyjnego wzbronione, o czem świadczą przepisy" — tłumaczył starszy pan, wskazując ręką na wywieszone w kabinie przepisy lotu. „Musi się pan

wstrzymać aż do Berlina". — A wie Pan co mi zastępuje w samolocie papierosa? — zapytał.

— „Nie domyślam się". —

— „Cukierki" — odrzekł, wyjmując blaszane pudełko z landrynkami i podając je panience — Służę, niech mi wolno będzie osłodzić i tak już, sądzę przyjemną podróż".

Panienka z uśmiechem wyciągnęła drobną rączkę.

Starszy pan częstując młodzieńca, zwrócił się wreszcie do najbliższego swego sąsiada:

— „Może i pan pozwoli?" —

— „Dziękuję, nie palę" — odparł, składając gazetę.

Inteligent zamienił z parą narzeczonych porozumiewawcze spojrzenie. Pasażer z czerwonym nosom wydobył z kieszeni palta scyzoryk i otworzywszy go zaczął się bacznie przyglądać ostrzu i próbować je palcem. Wyciągnął rękę w stronę linek, które w Farmanie biegną wzdłuż bocznej ściany od pilota do sterów, i ku wielkiemu zdziwieniu obecnych zaczął nacinać rurki, w których ukryte są linki sterowe.

Dokończenie nastąpi.



POLSKA.

Ostrzeżenie. Doszło do naszej wiadomości, że niejaki Tadeusz Czyżewicz, zamieszkały przy ul. Reja 3., inkasuje imieniem naszego Komitetu lub innego składki LOPP., likwidując przeciętnie 11,50 zł. Czyżewicz przedstawia się raz za Jasiaka, w innym wypadku zaś za Zdzięcińskiego. Stwierdzamy wobec tego, że Czyżewicz vel Jasiak i Zdzięciński do inkasowania składek lub jakichkolwiek innych ofiar, bądź w gotówce, bądź też w naturze nie jest przez Ligę Obrony Powietrznej Państwa upoważniony, a oszusta należy na wypadek ponownych sprzeniewierzeń oddać w ręce policji, która i tak się nim już zajęła. Wyjaśniamy przy tej sposobności, że składki LOPP. zbierają tylko inkasenci Gazowni Miejskiej na podstawie specjalnych list składkowych zaopatrzonych pieczęcią podpisanego Komitetu. Do załatwiania ważniejszych spraw, również pieniężnych upoważniony jest p. Tadeusz Zawieja z Poznania, który posiada legitymację z fotografją.

Komitet LOPP. Poznań—Miasto.

Ślizgowiec wodny inż. M. Bohatyrewa. Dnia 14. sierpnia br. odbyły się na Warcie próby ślizgowca wodnego (glisseur'a) konstrukcji inż. pil. M. Bohatyrewa, członka Związku Lotników Polskich i komitetu Redakcyjnego naszego pisma. Próby wypadły doskonale. Ślizgowiec wykazuje wszelkie cechy najlepszych zagranicznych wodnych ślizgowców, rozwija przy 45 MK silniku szybkość przeszło 40 km. godz. W najbliższych numerach „Lotnika" podamy dokładny opis.

Kapitał międzynarodowy w polskiej żegludze powietrznej. Pod powyższym tytułem „Prager Presse" t. dn. 10. b. m. podaje, iż rząd polski otrzymał propozycję od konsorcjów angielskich i holenderskich finansowania polskiej żeglugi powietrznej z tem, by kapitał zagraniczny wynosił 40%, polski zaś 60%. Wiadomość ta jest pozbawiona wszelkich podstaw i najprawdopodobniej dotyczy żeglugi morskiej. (A. T. E.)

Szkolenie pilotów włoskich przez polską linję lotniczą. W najbliższych dniach kończy swą praktykę w Polskiej Linji Lotniczej pilot włoski Burattini. Na jego miejsce przybywa na przeszkolenie drugi pilot włoski z T-wa „Transadriatica" — Demarchi. (A. T. E)

Jubileusz powietrzny. W dn. 29 lipca Włodzimierz Klisz, pilot Polski Linji Lotniczej, osiągnął swój stutysięczny kilometr, który przebył w powietrzu sterując samolotami pasażerskiemi Polskiej Linji Lotniczej, w przewozie pasażerów, poczty i towarów.

Pilot Klisz jest ósmym z rzędu pilotem Polskiej Linji Lotniczej, którzy mają już poza sobą tę olbrzymią przestrzeń powietrzną, przebytą bez żadnego nieszczęśliwego wypadku.

ANGLJA.

The Aeroplane Nr. 26

= Piętnastoletnia rocznica „The Aeroplane". = Rzut oka na przyszłość = Płatowce wojskowe mające wziąć udział w konkursie lotniczym = Kronika = Biuletyn lotnictwa cywilnego = 15-lecie przemysłu lotniczego =

Siedmioletnia pasażerka. Dzienniki angielskie podają, iż na lotnisku w Croydon pod Londynem zjawiła się siedmioletnia dziewczynka, którą rodzice wyprawili na wakacje do Holandji. Dziewczynka odbyła podróż sama a ojciec i matka prosili pilota aby miał na nią baczenie podczas drogi. Młoda pasażerka nie okazywała zupełnie zaniepokojenia widokiem olbrzymiego samolotu i siadła doń odważnie ściskając w rękach małego futrzanego niedźwiadka. (A. T. E.)

Żegluga powietrzna w Anglji. Szef lotnictwa cywilnego oświadczył w parlamencie angielskim, iż w r. 1925 samoloty angielskich towarzystw komunikacji lotniczej przebyły ogółem 1.131 000 mil z czego na Towarzystwo „Imperial Airways" przypada 811.711 mil. Subwencje państwowe wypłacane za jedną milę lotu wynosiło przeciętnie 3 szylingi i 4 i pół pensa. (A.T.E)

Spadochrony amerykańskie w Anglji. Angielskie Ministerstwo Lotnictwa zamówiło w Ameryce 2.261 spadochronów typu Irwin. — 1.500 spadochronów będzie sprowadzonych z Ameryki, reszta zaś ma być wykonana w Anglji przy licencji amerykańskiej. (A.T.E.)

Siły powietrzne Anglji. Proporcja angielskich sił powietrznych przedstawia się w tym stosunku, iż na 40-50 lotników wojskowych przypada jeden samolot linjowy. Na 56 eskadr lotniczych — 28 posiada samoloty wyekwipowane w silniki zupełnie nowoczesne, inne zaś eskadry posiadają samoloty ze staremi silnikami, datującemi się jeszcze z czasów wojny światowej. Silniki te stopniowo zamienione są na nowe.

Budżet lotniczy w Anglji. Angielskie Ministerstwo Żeglugi powietrznej zażądało dla lotnictwa kandlowego nowych kredytów.

Kredyty te przeznaczone będą dla towarzystwa komunikacji powietrznej Imperial Airways Klubu Lotnictwa cywilnego, a wreszcie dla rozbudowy londyńskiego portu lotniczego dla żeglugi powietrznej w Croydon.

Poza normalnemi subwencjami Tow. Imperial Airways otrzyma obecnie kwotę 93.600 funtów szterlingów dla zorganizowania stałej komunikacji powietrznej między Egiptem, Bagdadem i Bassorah i między Bassorah a Karachi.

Z lotu Cobhama. Alan Cobham, który dn. 4 b. m. w raidzie swoim lądował w Timor, dn. 5 b. m. udał się w dalszą podróż do Port Darwin w Australji.

CHINY.

Naczelnik chińskiego lotnictwa cywilnego w Ameryce.

Kapitan T. D. K. Ching, szef handlowego lotnictwa w Chinach odwiedził amerykańskie zakłady w Kaliformji, oglądając ostatnie konstrukcje celem polecenia ich przedsiębiorcom chińskich linji lotniczych. Jednemu z dziennikarzy amerykańskich udzielił on wywiadu w którym wyraził się następująco:

„Ameryka powinna wykorzystać nadarzającą się sposobność wejścia w bliższe stosunki z lotnictwem handlowym w Chinach, otwierając sobie w ten sposób nowe pole pracy dla lotnictwa i handlu".

CZECHY.

Zdobywca nagrody Gordon-Benett w Czechach. Wylądował w Czechach w okolicy Hirschberg balon kierowany przez Belga Ernesta Demuyter. Demuyter jest 4-o krotnym zdobywcą nagrody amerykańskiej Gordon-Benett'a za loty balonowe świata.

Świetny lotnik przyjmowany był bardzo owacyjnie przez czeski Aeroklub, który mianował go swoim honorowym członkiem. (A. T. E.)

Czeskie rekordy lotnicze. Dnia 25. VII. 1926 por.-pilot Manchalter na samolocie czeskiej konstrukcji Aero A 11, wyposażonym w silnik Walter 240 MK. ustalił nowe rekordy narodowe czeskie. Pilot bez lądowania przebywał w powietrzu 16 godzin 10 min. 49,4 sek. oraz w 13-u godzinach 15 min. i 46,2 sek. przebył dystans 2.000 klm.

Rekordy te zatwierdzone jeszcze będą przez Aeroklub czeski.

FINLANDJA.

Subwencje lotnicze w Finlandji. Fińskie Towarzystwo Żeglugi Powietrznej Aero O.X. otrzymało subwencję w wysokości 2.500.000. mk. fińskich. Suma ta przeznaczona jest na zakup dwuch dużych samolotów 3-y motorowych, mających kursować na linji Helsingfors-Stockholm i Helsingfors-Szczecin. (A. T. E.)

FRANCJA.

Szef Lotnictwa jugosłowiańskiego we Francji. Szef lotnictwa wojskowego Jugosławji, generał Radisa Stanoylowicz, przybył na kilkutygodniowy pobyt do Francji, celem zaznajomienia się z francuskim przemysłem lotniczym, szkołami pilotów i mechaników lotniczych. Jak wiadomo, lotnictwo wojskowe Jugosławji używa przeważnie samolotów konstrukcji francuskiej. (A. T. E)

Komunikacja powietrzna Paryż-Tunis. W związku z organizacją linji komunikacji powietrznej z Londynu przez Paryż, Lyon, Marsylję, Korsykę do Tunisu, a stamtąd do Egiptu, towarzystwo „Air Union", które utrzymuje komunikację powiętrzną na szlaku Paryż-Londyn i Paryż-Marsylja sfuzjowało się z Tow. „Aeronavale"

utrzymującem linje powietrzne nad Morzem Śródziemnem. Sfuzjonowane towarzystwa zamierzają w najbliższym czasie uruchomić linję komunikacji powietrznej dla przewozu pasażerów, poczty i towarów z Londynu do Tunisu. Czas podróży powietrznej obliczony jest na 14 i pół godzin, podczas gdy najszybsze pociągi i okręty na przebycie tej przestrzeni potrzebują aż 4-ch dni. (A. T. E.)

NIEMCY.

Niemiecki konkurs wodnopłatowców.

Ledwo przebrzmiały echa podpisania przez koalicję aktu, zezwalającego niemcom budować silniki wszelkich typów oraz płatowce, wydobyli niemcy częściowe swoje zdobycze na światło dzienne i oficjalnie je ogłosili. W niespełna tydzień po podpisaniu aktu pojawiły się w pismach niemieckich ogłoszenia o silnikach dużej mocy. 11 lipca rozpoczął się konkurs wodnopłatowców w Warnemünde, który trwał do 29 lipca. W konkursie tym, który oficjalnie był dla płatowców handlowych, wziął udział cały szereg płatowców o cechach wybitnie wojskowych.

Konkurs składał się z następujących lotów:

Pierwszy lot na szybkość wznoszenia się do 2000 m. z pełnem obciążeniem. Lot ten nie może trwać dłużej jak 15 minut. W razie gdyby pierwsza próba nie wykazała należytych rezultatów zmniejszało się ciężar użyteczny aż do czasu uzyskania czasokresu 15 minut. Do rozliczenia o nagrody zalicza się wysokość ciężaru użytecznego po osiągnięciu warunków próby.

Następny lot odbywał się z ciężarem użytecznym 400 kg. na przestrzeni 250 klm., przyczem obliczało się zużycie benzyny celem stwierdzenia zasięgu płatowca.

Szybkość maksymalną mierzono na kwadracie o długości 100 klm. Szybkość startu mierzono metodą fotograficzną laboratorjum aerodynamicznego w Amsterdamie, w której na taśmie kinematograficznej oprócz zdjęcia płatowca znajduje się zdjęcie stoppera będącego w ruchu.

W czasie od 24 do 27 lipca miały się odbyć loty wzdłuż morza Bałtyckiego od Borku do Kłajpedy, przyczem codziennie płatowce miały przelatywać około 1000 klm. z czterema do pięciu lądowaniami.

Lista zgłoszeń jest następująca:

1. LFG V. 59 (230/300 MK. BMW IV.); pilot Fischer.
2. LFG V. 60 (230/300 MK. BMW IV.); pilot Haase.
3. LFG V. 61 (420 MK. Bristol Jupiter IV.); pilot von Reppert.
4. Caspar C. 29 (400 MK. Hispano-Suiza); piloci Berthold i Sido.
5. Rohrbach Ro. VII. Robbe (dwa silniki 230 300 MK. BMW IV); pilot Landmann.
6. Rohrbach Ro. VII. Robbe (dwa silniki 230/300 MK. BMW IV.); pilot Roth.
7. Junkers W. 33 (230/310 MK. Junkers L. 5); piloci Langanke, Thiedemann i Tacke.
8. Junkers W. 34 (425/530 MK. Bristol-Jupiter VI.); piloci Frantz i Zimmermann.
9. Heinkel H. E. 5. (450 MK. Napier Lion); pilot von Gronau.
10. Heinkel H. E. 5. (420 MK. Gnôme-Rhône Jupiter); pilot von Dewitz.
11. Heinkel H. D. 24 (230/300 MK. BMW. IV); pilot Spiess.
12. Heinkel H. D. 24. (230/300 MK. BMW IV); pilot Geisler.
13. Gerbrecht W. 3. (trzy silniki po 110 MK. Thulin); pilot Schüler.
14. Dornier Doe (420 MK. Bristol-Jupiter IV.); pilot Coeler.
15. Dornier Doe (420 MK. Bristol-Jupiter IV); pilot Wagner.
16. Junkers A. 20. (230/310 MK. Junkers L. 5); piloci Friedensburg i Hagen.
17. Heinkel S. 1. (360 MK. Rolls-Royce Eagle IX); piloci Starke i Kessel.

Zawody samolotów bezsilnikowych w Niemczech. Odbywające się w bieżącym miesiącu konkursy samolotów bezsilnikowych w Rhone w dn. 12. b. m. przyniosły nowy rekord swiatowy. W dniu tym pilot Kegel odbył drogę powietrzną, wynoszącą 65 klm. Dotychczasowy rekord światowy długości lotu samolotów bezsilnikowych wynosił tylko 24,4 klm.

Nowe zdobycze niemieckiego przemysłu lotniczego. Berlin. Nie trzeba było długo czekać na konsekwencje zniesienia ograniczeń lotniczych Traktatu Wersalskiego dla Niemców.

Donoszą z Berlina, że fabryka samolotów metalowych Dornier w Friedrichshafen ustanowiła swym nowym samolotem „Merkur", zbudowanym wedle najnowszych wymagań techniki, bez uwzględnienia dotychczasowych ograniczeń Traktatu Wersalskiego, szereg nowych rekordów pod względem obciążenia, szybkości lotu i długości drogi.

Samolot ten o rozpiętości skrzydeł 19,6 mtr. wyposażony w silnik BMW. 460 MK., przeleciał w dniu 24/VI b. r 2 000 kilometrów, z obciążeniem 500 klg. z nieosiągalną dotychczas szybkością dla samolotów pasażerskich przy tak dużem obciążeniu.

W dniu 29 czerwca b. r. ten sam samolot z obciążeniem 1000 kg. przebywał w powietrzu przez 10 godz. 5 minut, robiąc przeciętnie po 162 klm. na godzinę.

Widzimy więc, jak już w kilka tygodni po zawarciu umowy lotniczej francusko-niemieckiej w Paryżu, przemysłowcy niemieccy ujawnili tajemnice postępu lotnictwa niemieckiego, ukrywane dotąd zręcznie przed komisjami kontrolnemi sojuszników.

Nowy samolot komunikacyjny w Niemczech. Zakłady lotnicze „Dornier“ we Friedrichshafen kończą obecnie budowę olbrzymiego wodnopłatowca pasażerskiego. Samolot będzie sporządzony cały z metalu i będzie wyposażony w 3 silniki o łącznej sile 1.300 MK. Samolot będzie mieścił poza 2-ma pilotami stację telegrafu bez drutu, mechanika i 20-u pasażerów. Nowy płatowiec ma być użyty do żeglugi powietrznej nad oceanami. (A. T. E.)

Niemiecki raid lotniczy. Dn. 30 lipca przybyły do Irkucka dwa samoloty niemieckie po przelocie nad Uralem. Przestrzeń wynosząca 6.700 klm samoloty przebyły w 5 i pół dniach.

ŃORWEGJA.

Nowa książka Amundsena. Oslo. Znany podróżnik podbiegunowy Roald Amundsen przebywa obecnie w swej posiadłości ziemskiej pod Oslo, gdzie pisze historję ostatniego lotu nad biegunem północnym. Amundsen otrzymuje z wielu stron a zwłaszcza od amerykańskich wydawców bardzo korzystne propozycje nabycia rękopisu. Praca Amundsena zakończona będzie w połowie września i obejmie cały przebieg wyprawy począwszy od budowy sterowca Norge a kończąc na wylądowaniu na Alasce. Amerykanin Ellisworth opublikuje także łącznie z Amundsenem swe wspomnienia. Podobnie inni członkowie ekspedycji obiecali nadesłać krótki opis swych wrażeń. (A. T. E.)

ROSJA.

Umowa między Moskwą a Mongolją. Według doniesień japońskiej Ajencji Telegraficznej „Kosusai“ w tych dniach w Moskwie podpisana została umowa lotnicza między rządami Sowietów a Mongolją. Wedle tej umowy Rosja otrzymać ma monopol na żeglugę powietrzną w Mongolji wzamian za dostarczenie potrzebnego sprzętu lotniczego oraz wyszkolenie pilotów mongolskich. (A. T. E.)

Nowy raid sowieckí. Po zupełnie nieudanym raidzie lotniska sowieckiego Szabanowa, w bieżącym miesiącu władze sowieckie wysyłają drugiego pilota Gromowa, by zrehabilitował swego poprzednika. Trasa lotu obejmuje Niemcy, Włochy, Francję, Austrję, Czechosłowację i Polskę. Gromow lotu swego ma dokonać na samolocie konstrukcji Sowieckiej. (A. T. E.)

Lotnictwo sowieckie. „Morning Post” drukuje sprawozdanie inżyniera Mackenzie Kennedy, który po kilkuletnim pobycie w Rosji Sowieckiej wygłosił niedawno odczyt o rozwoju lotnictwa sowieckiego. Kennedy poruszył w swym odczycie niebezpieczeństwo napadu lotników sowieckich na Indję, które staje się aktualnym wobec szczególnej opieki, jaką rząd sowiecki otacza lotnictwo. Czerwona flota powietrzna liczy obecnie z górą 2000 samolotów i około 90000 ludzi załogi. Najbardziej niebezpiecznym dla Anglików działaczem w lotnictwie sowieckiem jest profesor Jaczuk, były oficer marynarki, posiadający wielkie doświadczenia w sprawach lotnictwa, który domaga się aby czerwona flota powietrzna dorównywała pod każdym względem angielskiej. Rząd sowiecki poświęca dużo uwagi szkoleniu pilotów i utworzył 12 szkół lotniczych, gdzie wykładają wytrawni fachowcy a liczba słuchaczy w tych szkołach dochodzi do kilku tysięcy. Pozatem tworzone są na prowincji liczne kluby amatorskie lotnictwa, które mają na celu popularyzację floty napowietrznej a dowodem ich pracy jest fakt że w wielu szkołach niższych dla młodzieży istnieją kluby uprawiające sport lotniczy na szybowcach. Na uwagę zasługuje także bogata literatura lotnicza; dzienniki, tygodniki, miesięczniki i kwartalniki. Wydawane bardzo starannie niektóre z tych druków mają od 16 do 100 stron bogato ilustrowanych. Wydawnictwa te subsydjowane są przez rząd. (A. T. E.)

Przemysł lotniczy w Z. S. S. R. Rada Pracy i Obrony udzieliła zezwolenia na budowę pięciu fabryk samolotów w Leningradzie, Kijowie i Charkowie. Fabryki te mają być wzorowane na fabrykach Fokkera. Rząd Sowietów postanowił wysłać zagranicę specjalną komisją dla zakupu maszyn i wszelkich urządzeń potrzebnych dla nowych fabryk. Na cel ten wyasygnowano 10 miljonów rubli. Według dalszych doniesień rząd sowiecki ukończył w tych dniach rokowania z przedstawicielem firmy Forda inż. Collinsem w sprawie budowy fabryki samolotów w Kronsztacie. Produkcja pierwszych pięciu lat tej fabryki przeznaczona jest dla rządu Sowietów. Przedsiębiorstwo to będzie prowadzone pod kontrolą rosyjską.

STANY ZJEDNOCZONE.

Aero Digest. Tom IX. Nr. 1. — Obudź się Ameryko (pułk. William Michell) — Przestworze a obrona narodowa — Bombardowanie lotnicze — Samoloty a obrona narodowa — Jednopłat Fairchild (samolot pasażerski) — „Gotowość“ (Gen. major R. R. Bullard) — Kronika — Rekord produkcji Vought'a —

Lotnictwo komunikacji w Ameryce. Jedno z największych amerykańskich towarzystw przewozowych, Rapid Transit Company w Filadelfji, które między innemi posiada w Filadelfji monopol na całą komunikację jak tramwaje, kolejki podziemne, omnibusy, dorożki i t. d. zamierza również zorganizować komunikację powietrzną. W związku z tem Prezydent „Rapid Transit Company“ przedsięwziął podróż do Europy, by osobiście przekonać się, jaki typ samolotu najlepiej do celów komunikacyjnych będzie się nadawał. (A. T. E.)

Linja komunikacji powietrznej Washington-Filadelfja. Ministerstwo Poczty Stanów Zjednoczonych studjuje projekt utworzenia linji komunikacji powietrznej między Washingtonem a Filadelfją. Linja ta ma być eksploatowana przez towarzystwo prywatne i ruch na niej ma być utrzymywany codziennie za wyjątkiem niedziel. Samoloty poza pocztą na linji tej będą mogły przewozić również pasażerów. (A. T. E.)

SZWAJCARJA.

Lotnictwo handlowe w Szwajcarji. Obecnie w Szwajcarji utrzymują komunikację powietrzną następujące towarzystwa:

1) Transalpina na linji Losanna-Medjolan
2) Balair „ „ Bazylea-Mannheim
3) Societé Gran „ „ Genewa-Bazylea
4) Ad Astra Aero „ Genewa-Zurych-Monachjum-Wiedeń.

Pozatem istnieją jeszcze dwa towarzystwa, które organizują loty okolicznościowe i propagandowe.

WŁOCHY.

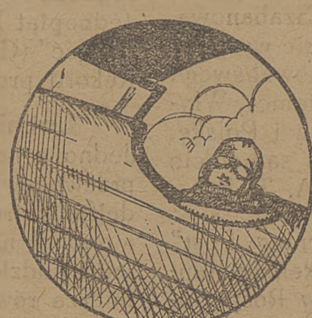
Sprawy lotnicze w parlamencie włoskim. Rzym. Podczas dyskusji w parlamencie nad budżetem lotnictwa poseł Locatelli poświęcił szereg uwag znaczeniu lotnictwa cywilnego i jego stpsunku do lotnictwa wojskowego. Lotnictwo cywilne ma za główne zadanie szerzenie propagandy lotniczej przez zaznajomienie szerokich mas ludności z korzyściami i znaczeniem żeglugi powietrznej. Obok tego lotnictwo cywilne tworzy rezerwę wyszkolonych pilotów, z której w razie potrzeby może korzystać armja. Ze stanowiska administracyjnego — lotnictwo cywilne posiada tę przewagę, iż oparte jest na zasadach decentralizacji, obok tego zaś nieustannie udoskonala swój materjał, gdyż od odpowiedniego wyboru i wydajności motorów zależy rentowność poszczególnych linij. Ponadto lotnictwo cywilne można uważać za kadry znajdujące się stale w stanie mobilizacji, posiadające dzięki swej ciągłości pracy przewagę nad sporadycznemi i nieregularnemi wysiłkami lotnictwa wojskowego. (A. T. E.)

Budżet lotniczy Włoch. Włoski budżet lotniczy na rok 1926/27 ustalony został w wysokości 639.000.000 lirów. Suma ta jest wyższą od sum preliminowanych w sezonie ubiegłym o 180 000.000. — 335.000.000 przeznaczone jest na zakup samolotów, 20.000.000 na zbrojenia (aparaty, bomby, gazy i t. d.) lotnicze.

Linja powietrzna Brindisi-Konstantynopol. W dniu 1 sierpnia otwarta została dla regularnej komunikacji powietrznej linja Brindisi—Konstantynopol.

Nowy typ samolotów komunikacyjnych we włoszech. Towarzystwo Macchi wybudowało nowy wodno-dwupłatowiec dla komunikacji powietrznej Samolot ten o dług. 14 mtr., wysokości 4,6 mtr. i rozpiętości skrzydeł 21,7 mtr. waży 3.300 kg. i może unieść 1.700 kg. ładunku. Samolot wyposażony jest w 2 silniki, umieszczone: jeden z przodu, drugi z tyłu. Siedzenia dla dwuch pilotów znajdują się za silnikiem przednim Kabina pasażerska mieści 5 osób, a ponadto są dwa miejsca dla pasażerów poza kabiną w tylnej części samolotu. Szybkość samolotu wynosi 175 klm. na godzinę.

Budżet na lotnictwo wojskowe. Rzym. Do budżetu na rok 1927/28 rząd wstawił na cele lotnictwa wojskowego pozycję 700 000.000 lirów. W czasie pokoju powietrzna flota wojenna obejmować ma 182 eskadry samolotowe oraz 6 balonów sterowych. Stan wojsk lotniczych wynosić ma 2.300 oficerów, 3.800 podoficerów i 24.000 szeregowców.



Czcionkami Drukarni Dow. Okr. Korp. nr. VII w Poznaniu.

ROZKŁAD LOTÓW:

PRZEWÓZ:

PASAŻERÓW

POCZTY

TOWARÓW

=

Samolot kursuje **codziennie z wyjątkiem** niedziel

Godzina	Kierunek	Godzina
8,00	Poznań	17,00
10,00	Warszawa	15,00



AERO

KOMUNIKACJA POWIETRZNA

INFORMACJE:

Poznań Telef. 1674

„ „ 2083

Warszawa „ 850

=

Dowóz do i z lotniska **uwzgl. w cenie** biletu lotu

Sprzedaż biletów:

W Poznaniu, w biurze „Orbis" Pl. Wolności 9

W Warszawie, w biurze „Orbis" ulica Widok

Pocztę lotniczą należy oddawać w główn. urzędzie pocztowym w Poznaniu i w Warszawie.

P. L. L. AEROLOT S. A.

ZARZĄD: Warszawa, Nowy Świat 24

PORT LOTNICZY: Warszawa, ul. Topolowa (za kolonją Staszyca). **PRZEWÓZ:** Pasażerów, poczty i towarów. **INFORMACJE:** Telefony: Warszawa, 900 i 850. Lwów: 610 i 2275. Kraków 3222 i 3538. Gdańsk 415-31. Wiedeń 78 395 i 78-495.

Rozkład lotów ważny od 1. IV. 1926 roku aż do odwołania.

Godzina	Kierunek	Godzina
8,00	Gdańsk	17,15
11,00	Warszawa	14,15
14,00	Warszawa	11,15
17,00	Lwów	8,15
8,00	Lwów	15,15
11,00	Kraków	12,15
8,30	Warszawa	15,15
11,15	Kraków	12.30
12,00	Kraków	11.30
15,00	Wiedeń	8,30

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel. Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniono w cenie biletu

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu!

Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach Pocztow. (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej):


SP.A.
„SAMOLOT"
POZNAŃ-ŁAWICA
TEL. 65-27.